

Construire la mobilité du futur

Emmanuel Ravalet
emmanuel.ravalet@unil.ch



Les innovations en matière de mobilité, notamment celle de la voiture autonome, nous fascinent tous. Certes, des perspectives nouvelles se présentent, mais elles sont accompagnées d'enjeux et de problèmes dont on imagine encore difficilement l'ampleur et la portée. C'est pourquoi, aujourd'hui plus que jamais, il importe de se doter d'outils de régulation qui permettront que les innovations se fassent sur la base d'un projet de territoire et par conséquent au service de l'intérêt général.

La mobilité est une thématique en vogue. Le nombre et la variété des acteurs qui s'y impliquent ne cessent de croître, et l'enthousiasme est palpable dès que l'on évoque la voiture autonome ou l'Hyperloop. Pourtant, la mobilité n'est pas et ne doit pas devenir une fin en soi. Rappelons que l'on ne se déplace pas, en général, dans le simple but de bouger, mais pour accéder à des activités, aller au travail, étudier, faire des achats, pratiquer des activités de loisir, ou encore pour rejoindre des collègues, des amis ou des membres de sa famille. Ainsi, derrière les questions de mobilité, se cachent des enjeux d'une tout autre importance : l'accomplissement personnel, les relations sociales, le travail, le logement. Force est de constater alors que c'est en dehors du champ de la mobilité qu'il faut rechercher des solutions à des problèmes de déplacement.

Attardons-nous un peu sur la situation en Suisse. Beaucoup d'encre a coulé lorsque, au milieu des années 2000, l'usage de la voiture a commencé à décliner. On a remarqué dans la même période un recul significatif de l'âge du passage du permis de conduire chez les jeunes. Les transports publics ont commencé à voir leur part de marché s'accroître, tandis que le vélo faisait son retour en force dans nos villes et que la coopérative



nationale d'autopartage Mobility voyait son nombre d'utilisateurs se multiplier. Si ces tendances récompensent un effort important et durable des pouvoirs publics sur le plan des transports et de l'aménagement du territoire, ils résultent également de mutations sociétales, parmi lesquelles un changement du rapport à la voiture, la croissance de l'économie de partage et l'essor du numérique.

Les derniers résultats du Microrecensement mobilité et transports, qui datent de 2015, montrent, s'il en est besoin, que le chemin à parcourir reste encore long pour que les pratiques de mobilité s'inscrivent dans un cadre environnemental et social plus durable. Il suffit de déambuler parmi les stands du Salon de l'auto de Genève pour comprendre (ou se rappeler) que les Suisses ont toujours une voiture dans la tête.

Permettez-moi d'imaginer un instant ce que seraient nos villes si l'espace occupé actuellement par la voiture pour circuler ou stationner était partiellement réaffecté à d'autres

fonctions. Cela permettrait sans doute aux piétons, aux vélos et aux nouveaux modes de transport (trottinettes, gyropodes, etc.) d'avoir plus de place pour circuler et de résoudre par là même une partie des conflits d'usage qui parfois les opposent. Cela donnerait la possibilité d'améliorer la qualité de vie en ville, en augmentant par exemple la surface dédiée aux espaces verts, et il va sans dire que l'air y serait bien plus respirable. Ainsi donc, s'il ne s'agit pas de bannir la voiture de nos territoires, il semble bien que des conditions pour un usage plus ciblé de cette dernière s'imposent.

Que nous réserve le futur de ce point de vue ? On oublie trop souvent, dès qu'il est question de l'avenir de la mobilité, que demain nous marcherons toujours, pédalerons sans doute plus encore qu'aujourd'hui, continuerons d'utiliser des transports publics massifiés, et que beaucoup d'entre nous rouleront encore dans leur propre voiture (qu'ils conduiront d'ailleurs eux-mêmes). Les défis technologiques, et l'apparition de la voiture

autonome en particulier, ne doivent pas nous faire oublier que ce qui caractérise la ville depuis des décennies ne va pas changer du jour au lendemain.

La question à se poser est plutôt de savoir de quelle manière tous ces modes de déplacement coexisteront et quelle sera la place occupée en parallèle par le covoiturage, l'autopartage, les services de type Uber, et la voiture autonome. Après une quinzaine d'années d'expérience dans ce domaine, j'aurais tendance à penser que pour répondre à cette question, il faut se doter de moyens plus importants, permettant de mieux comprendre les personnes, leurs pratiques, leurs choix et leurs aspirations. En effet, il ne suffit pas de donner un véhicule ou d'offrir un service de mobilité à une personne pour savoir de quelle manière elle en fera usage...

Les quelques exemples ci-dessous illustrent particulièrement bien cette problématique. Grâce à des investissements massifs dans l'offre de transport, nous nous déplaçons beaucoup plus vite aujourd'hui qu'il y a quelques décennies. On pourrait imaginer alors que cela augmente le temps consacré au travail ou aux loisirs. Ce n'est malheureusement pas le cas, car plus on se déplace vite, plus on se déplace loin, et c'est en déplacements supplémentaires qu'est réinvesti ce temps « gagné ».

Il en va de même du développement d'outils performants de communication à distance qui, s'il permet de réduire nos déplacements dans l'espace, a également pour effet de maintenir et développer des relations lointaines (professionnelles ou personnelles) qui finiront par générer elles-mêmes de la mobilité.

Et quid de la voiture autonome ? Certes les perspectives paraissent formidables, en particulier sur le plan de la sécurité routière. Au-delà, et comme nous l'évoquions précé-



demment, ce nouveau moyen de transport ouvre la voie à une réaffectation importante des espaces de stationnement dédiés à la voiture dans les territoires les plus denses des villes. Mais derrière ces perspectives alléchantes, il y a aussi le risque d'un usage individuel, qui générerait des trafics à vide et libérerait les usagers des contraintes de stationnement en ville (la voiture pourrait systématiquement retourner seule au domicile pour y stationner).

Je ne veux pas dire par là qu'il ne faut pas accompagner le développement des innovations technologiques. Il s'agit simplement de ne pas oublier que les personnes s'approprient parfois les services et les technologies qui leur sont offerts de manière imprévisible. Forts de ce constat, nous devons insister sur le fait que ces innovations doivent impérativement être soumises à une régulation de la part des pouvoirs publics.

Il est plus que jamais important que les instances politiques jouent leur rôle de défense de l'intérêt général face aux développements technologiques récents. La question de la voiture autonome, comme d'ailleurs celles des autres services à la mobilité, doit être intégrée à une réflexion inter et multimodale de grande ampleur que seule la puissance publique est en mesure de mener.

Dans le cadre de la Conférence de Paris sur le climat (COP21), nous avons constitué un groupe rassemblant professionnels et chercheurs (sociologues et économistes) dans le but de réaliser un travail prospectif sur la base d'une analyse des comportements et aspirations actuels. Ce travail, réalisé en 2015, portait sur la situation en France et a permis d'envisager trois scénarios.

Le premier d'entre eux est celui de l'« ultra-mobilité ». Si ce terme peut sembler excessif, il désigne simplement la poursuite de la tendance actuelle à une grande mobilité, avec



un développement parallèle des nouvelles technologies et des mobilités spatiales.

Le deuxième scénario, celui de l'« altermobilité » illustre l'impact que pourrait avoir un changement de la manière de se déplacer. Selon ce scénario, les personnes adopteraient d'autres modes de transports, mais se déplaceraient toujours autant, voire pendant un peu plus longtemps.

Le troisième scénario enfin, celui de la « proximobilité », vient compléter le précédent en associant au changement de pratiques modales une réduction de l'ampleur des déplacements en termes de fréquences, de distances et de temps. Ce scénario est le seul à respecter les engagements gouvernementaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Faut-il en conclure que des mesures politiques en faveur d'une limitation de nos déplacements devraient être prises ? Il faut du moins se demander si toutes les formes de mobilité méritent d'être soutenues et réfléchir à la manière d'accorder mobilité et transports avec nos modes de vie actuels et futurs.

Cela peut se faire sans impact négatif sur l'animation économique des territoires, car le couplage entre développement économique et croissance des flux de transport n'a pas de sens à l'échelle locale. Chaque territoire peut ainsi choisir une orientation économique propre selon ses ressources, ce qui n'implique pas nécessairement que les acteurs se déplacent plus souvent et sur des distances plus grandes.

à <https://www.sncf.com/sncv1/fr/presse/fil-information/etude-facteur-4/159951>



EMMANUEL RAVALET, né en 1980, est ingénieur de formation, spécialisé dans le domaine des transports. Docteur en sciences économiques et PhD en études urbaines, il est aujourd'hui chercheur à l'Université de Lausanne. Par ailleurs, il est associé fondateur et chef de projet au sein du bureau d'études Mobil'homme. Il s'intéresse notamment aux mobilités liées au travail, aux consommations énergétiques, aux nouveaux services à la mobilité et au développement économique local.